Deutscher Bundestag **Drucksache 18/9833**
18. Wahlperiode
(zu Drucksache 18/9752)
28.09.2016

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Luftsicherheitsgesetzes – Drucksache 18/9752 –

Gegenäußerung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates

Die Bundesregierung äußert sich zur Stellungnahme des Bundesrates wie folgt:

Zu Nummer 1

Die Bundesregierung teilt die Auffassung des Bundesrates, dass neben der Novelle des Luftsicherheitsgesetzes eine zeitnahe Anpassung der Luftsicherheitsgebührenverordnung erforderlich ist. Mit der Änderung in Artikel 1 Nummer 20 (§ 17a des Luftsicherheitsgesetzes in der Entwurfsfassung [LuftSiG-E]) wird die Grundlage für eine alle erforderlichen Tatbestände abdeckende Neufassung der Luftsicherheitsgebührenverordnung gelegt. Durch die klare Benennung eines Termins für das Inkrafttreten dieser neuen Ermächtigungsgrundlage in Artikel 5 Absatz 2 ist eine Festlegung dahingehend erfolgt, dass die Neufassung der Luftsicherheitsgebührenverordnung sechs Monate nach Inkrafttreten des Luftsicherheitsgesetzes verabschiedet werden kann.

Zu Nummer 2

Zu Buchstabe a

Die Bundesregierung wird – auch unter Zugrundelegung der Rückmeldungen aus der hierzu ergangenen, nochmaligen Abfrage an die Länder – eine Konkretisierung der Angaben zum Erfüllungsaufwand vor dem Abschluss des parlamentarischen Verfahrens nachreichen.

Zu den Buchstaben b und c

Der Bundesregierung ist bekannt, dass sich aus den von der EU-Kommission am 4. April 2014 erlassenen Leitlinien für staatliche Beihilfen für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften für die Flughafenbetreiber zahlreiche wirtschaftliche Herausforderungen ergeben. Dem kann jedoch aktuell nicht mit der Erarbeitung einer nationalen Rahmenregelung zur Frage der öffentlichen Förderung von Flughäfen insgesamt und zu einer rechtssicheren Definition des Umfangs der hoheitlichen Aufgaben entgegengewirkt werden. Die EU-Kommission verlangt, dass sich eine solche nationale Rahmenregelung streng an den Leitlinien orientiert. Sie akzeptiert dabei keine weitere Auslegung der Definition von „nichtwirtschaftlichen Tätigkeiten“, also durch Mitgliedstaaten definierte hoheitliche Tätigkeiten. Solange die EU-Kommission von diesen starren Vorgaben nicht abzuweichen bereit ist, ist die Erarbeitung einer nationalen Rahmenregelung nicht zielführend. Aktuell plant die EU-Kommission jedoch im Rahmen einer Änderung der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung für Beihilfen (AGVO) die Aufnahme bestimmter Flughäfen in die AGVO. In den Konsultationsprozess hierzu hat sich die Bundesregierung bereits aktiv eingebracht und wird dies auch weiterhin tun, um Erleichterungen für Flughafenbetreiber zu erreichen.

Zu Nummer 3

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

Die Bundesregierung teilt allerdings nicht die vom Bundesrat angeführte Begründung. Unabhängig von der insoweit enger gefassten europäischen Regelung sieht der Gesetzentwurf in § 11 Absatz 1 LuftSiG-E ein Verbot des Mitführens verbotener Gegenstände auch in den Bereichen der Luftseite, die nicht Sicherheitsbereiche sind, vor. Dem liegt die Überlegung zugrunde, dass andernfalls die Detektion eines verbotenen Gegenstands bei der Luftsicherheitskontrolle auch dann sanktionslos bliebe, wenn dieser vorsätzlich mit dem Ziel der Verbringung in den Sicherheitsbereich mitgeführt wurde. Ferner soll durch das Verbot des Mitführens verbotener Gegenstände auf der Luftseite bereits im Vorfeld der Luftsicherheitskontrollen eine gewisse Entlastung der Kontrollstellen erreicht werden.

Die Zustimmung zu dem Vorschlag erfolgt deshalb, weil es in der Tat für ausreichend und sinnvoll erachtet wird, dass verbotene Gegenstände, die bei der Luftsicherheitskontrolle detektiert werden, außerhalb des Sicherheitsbereiches zurückgelassen werden. Es wäre kaum praktikabel und unverhältnismäßig, in diesen Fällen ein Verbringen auf die Landseite zu verlangen.

Zu Nummer 4

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Es ist zutreffend, dass die EU-Kommission in dieser Frage ein Vertragsverletzungsverfahren gegenüber der Bundesrepublik Deutschland eingeleitet hat. Die Bundesregierung hat sorgfältig geprüft, ob der begründeten Stellungnahme der Kommission durch Änderungen des Bundesrechts, insbesondere des Luftsicherheitsgesetzes und des Luftverkehrsgesetzes, nachgekommen werden kann. Diese Prüfung ist zu dem Ergebnis gelangt, dass die Bundesregierung das geltende Erfordernis einer Zuverlässigkeitsüberprüfung für Privatpiloten (§ 4 Absatz 1 Nummer 3 des Luftverkehrsgesetzes in Verbindung mit § 7 Absatz 1 Nummer 4 des Luftsicherheitsgesetzes) während der derzeit erhöhten abstrakten Gefahr eines terroristischen Anschlags aus Sicherheitsgründen nicht lockern sollte. Die Zuverlässigkeitsüberprüfung für Privatpiloten kann wirksam verhindern, dass bekannte terroristische Gefährder in Deutschland eine Pilotenausbildung durchlaufen und Flugfähigkeiten erlangen, die sie anschließend zur Begehung eines Anschlags missbrauchen könnten. Vor dem Hintergrund der zunehmenden Gefahr, die von Terror-Organisationen wie beispielsweise dem sogenannten “Islamischen Staat (IS)“ ausgeht, erscheint es durchaus möglich, dass eine Zuverlässigkeitsüberprüfung in Deutschland ansässige Unterstützer von einer möglicherweise angestrebten Pilotenausbildung abhält. Nach Auffassung der Bundesregierung besteht in all jenen Mitgliedstaaten eine Sicherheitslücke, die für Privatpiloten oder bestimmte Teile ihrer Privatpiloten keinerlei Zuverlässigkeitsüberprüfung durchführen. Die Bundesregierung hat daher gegenüber der EU-Kommission angeregt zu prüfen, wie diese Sicherheitslücke durch entsprechende Änderungen des maßgeblichen EU-Rechts geschlossen werden könnte.

Zu Nummer 5

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag in der Sache zu, allerdings sollte wegen des erforderlichen Gleichlaufs mit § 7 Absatz 1 Nummer 1 LuftSiG-E die Formulierung in § 7 Absatz 1 Nummer 5 Buchstabe a dann wie folgt lauten:

„a) dem Sicherheitsbereich des Geländes eines Flugplatzes im Sinne des § 8 oder“.

Zu Nummer 6

Die Bundesregierung wird die Vorschläge des Bundesrates teilweise noch weiter prüfen. Im Übrigen werden sie abgelehnt.

Die in Nummer 6 Buchstabe a vorgeschlagene Einfügung der neuen Absätze 9a und 9b in § 7 LuftSiG-E wird abgelehnt. Es handelt sich in beiden Fällen um zusätzliche Belastungen für den Bürger bzw. die Wirtschaft, die nur zu rechtfertigen wären, wenn damit ein relevanter Sicherheitsgewinn verbunden wäre. Dies ist nach Auffassung der Bundesregierung nicht der Fall. Änderungen des Namens und des Wohnsitzes der zuverlässigkeitsüberprüften Person können über die Melderegister ermittelt werden. Änderungen des Arbeitgebers und der Art der ausgeübten Tätigkeit sind für die Frage der Beurteilung der Zuverlässigkeit nicht relevant, solange die betreffende

Person tatsächlich zuverlässigkeitsüberprüft ist. Auch ist unklar, welche Rechtsfolge an eine Änderung des Arbeitgebers und / oder der ausgeübten Tätigkeit geknüpft werden sollen, solange die betreffende Person im Besitz einer gültigen Zuverlässigkeitsüberprüfung ist und damit auch der Nachberichtspflicht unterliegt.

Die ebenfalls in Nummer 6 Buchstabe a vorgeschlagene Neufassung der Löschfristen in § 7 Absatz 11 Satz 1 LuftSiG-E wird noch näher geprüft.

Die in Nummer 6 Buchstabe b vorgeschlagenen Änderungen zu § 18 LuftSiG-E werden als Folge der Ablehnung der entsprechenden Vorschläge in Nummer 6 Buchstabe a ebenfalls abgelehnt.

Zu Nummer 7

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab. Der Einwand des fehlenden Sachzusammenhangs kann nicht nachvollzogen werden: § 8 Absatz 1 Satz 2 bis 4 LuftSiG enthält bereits in der geltenden Fassung Regelungen zur Zulassung und Überprüfung der vom Flugplatzbetreiber vorzulegenden Luftsicherheitsprogramme durch die Luftsicherheitsbehörde. Angesichts der gewachsenen Dynamik sowohl bei der Entwicklung des europäischen Rechtsrahmens als auch der technischen Entwicklungen ist eine regelmäßige Überprüfung der Luftsicherheitsprogramme auch in der Sache sinnvoll und geboten.

Zu Nummer 8

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

Zu Nummer 9

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag teilweise zu.

Zutreffend ist, dass zwischen dem Zugang zum Sicherheitsbereich einerseits und zur Luftseite, die nicht gleichzeitig Sicherheitsbereich ist, andererseits zu differenzieren ist. Nur in Bezug auf Ersteren finden die EU-rechtlichen Bestimmungen zur Zuverlässigkeitsüberprüfung und den Flughafenausweisen Anwendung. Dem Vorschlag zu Artikel 1 Nummer 11 Buchstabe a wird daher zugestimmt, ebenso den Änderungsanträgen zu Artikel 1 Nummer 11 Buchstabe d und g.

Abgelehnt werden hingegen die Änderungsvorschläge zu Artikel 1 Nummer 11 Buchstabe b, c, e und f. Aus dem Umstand, dass zwischen Flughafenausweis und Genehmigung zum Zugang zur Luftseite zu unterscheiden ist, folgt nicht, dass § 10 LuftSiG-E auch detaillierte Vorschriften zur Zugangsgenehmigung enthalten muss. Vielmehr beschränken sich die Regelungen in § 10 Satz 2 bis 5 LuftSiG bewusst auf den unter Sicherheitsgesichtspunkten besonders sensiblen Aspekt der Flughafenausweise. Hinsichtlich der bloßen Genehmigung zum Betreten der Luftseite werden die unmittelbar anwendbaren EU-rechtlichen Bestimmungen für ausreichend erachtet.

Zu Nummer 10

Der Vorschlag wird aus den oben zu Nummer 3 genannten Gründen abgelehnt.

Zu Nummer 11

Der Vorschlag wird aus den oben zu Nummer 3 genannten Gründen abgelehnt.



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333